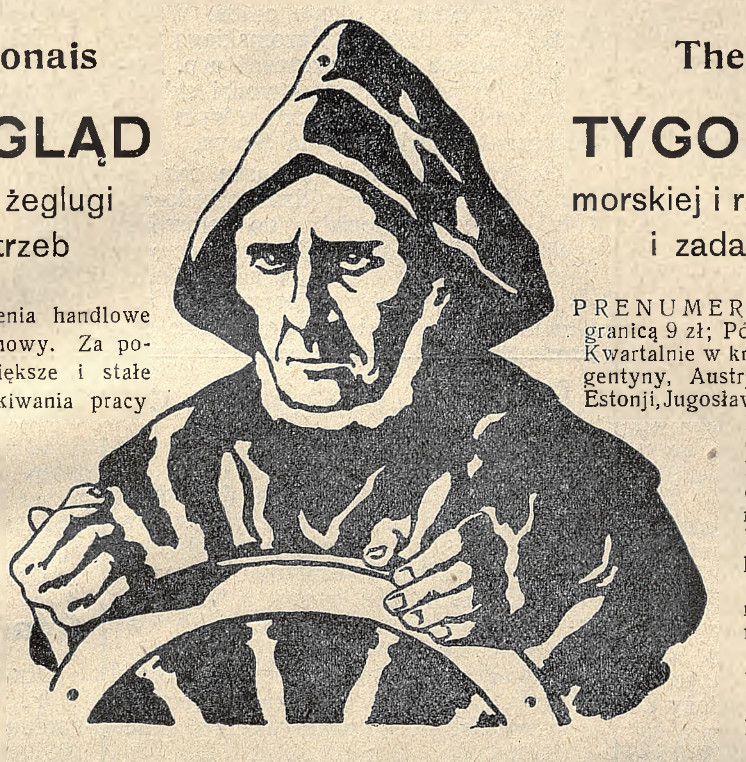
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 9 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł, Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł 50 gr. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 7 zł, półrocznie 4 zł, kwartalnie 2 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044, lub przekazem pocztowym pod adres. admin. pisma w Tczewie.

Na 4 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. Cena 10 gr.

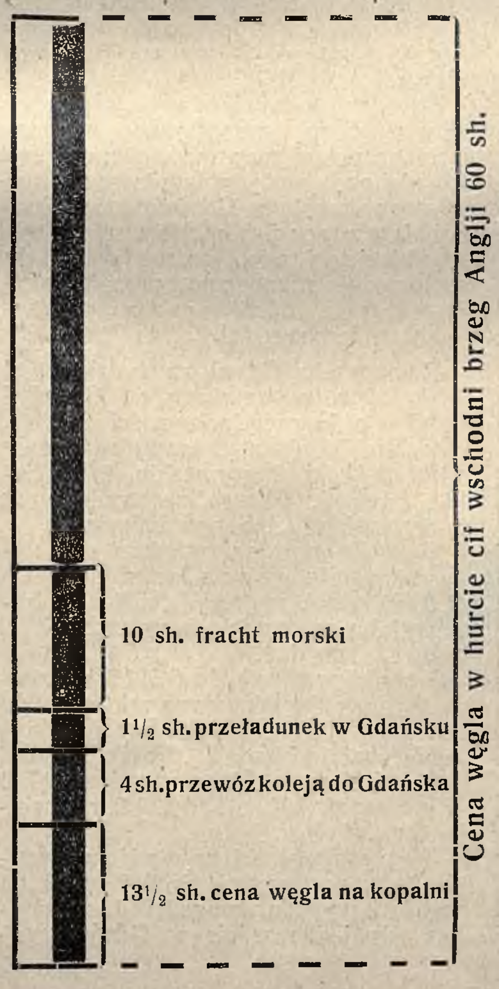
Nr. 39. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 24 październ. 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 149

Ile tracimy przez to, że nie mamy ojczystego handlu zamorskiego oraz własnej floty handlowej.

W załączonej tablicy przytoczony jest podział kosztów sprowadzenia jednej tony węgla polskiego do wschodnich brzegów Anglji. Do północnej Anglji cena węgla jest jeszcze wyższa i to o 15 sh. na tonie. (W Aberdeen cena węgla polskiego wynosi 75 sh. tona).

Z tablicy jest widoczne jakie olbrzymie straty ponosimy wskutek braku ojczystego handlu zamorskiego i własnej marynarki handlowej. Z całkowitej wartości węgla na wschodnim brzegu Anglji 60 sh. pozostaje w kraju zaledwie 19 sh. a więc tylko 32 proc., reszta zaś upływa zagranicę.

Przypomnijmy sobie, że za lipiec i sierpień r. b. wywieźliśmy do Anglji ok. 1 500 000 ton węgla. Z każdej tony oddaliśmy ok. 2 funtów angielskich zagranicy, a więc upłynęła od nas olbrzymia suma wynosząca przeszło 3 000 000.—.— Ł. ang. czyli około 130 000 000 złotych i to tylko za dwa ostatnie miesiące! Za tę sumę, licząc po 20.—.— Ł. ang. za tonę, można nabyć około 30 000 ton dw. statków morskich, czyli wejść w posiadanie dużej floty złożonej z 20 statków po 1 500 ton każdy. I to wszystko kosztem tylko odpływu gotówki w przeciągu zaledwie dwóch miesięcy!



Obecnie, wskutek podwyższenia ceny węgla eksportowego na kopalni do 21 sh. za tonę, tracimy odrobinę mniej, ale zawsze należność pozostająca w kraju wynosi zaledwie 44 proc. od wartości węgla cif wschodni brzeg Anglji. Zwyżka zaś ceny tej też zapewnie wkrótce nastąpi.

Wyżej przytoczone zostało sprawdzone przez niżej podpisanego przy niedawnym zwiedzeniu portów wschodniej Anglji.

Inż. Jan Korwin Kamieński.

Odpowiedź na „odprawę".

W pierwszych dniach b. m. nadesłał p. B. Śląski redakcji „Żeglarza Polskiego" datowaną 30 sierpnia b. r., kartkę zadrukowaną „odprawa" na moje dwa artykuły „Próby słowotwórstwa żeglarskiego".

Jak się dowiedziałem, przez cały poprzedni miesiąc rozsyłał p. B. Śląski osobom i instytucjom swoją „odprawę", wydrukowaną w formie świstka bez podania miejsca druku. Jak na prawnika, którym z zawodu jest p. B. Śląski, postępowanie takie jest złem świadectwem wyrobienia prawnego i etycznego.

To też nie będę zasadniczo odpowiadał na osobiste dygresje podrażnionego w swej dumie autorskiej p. Śląskiego, zajmujące blisko połowę jego odprawy.

Rozbija moje wywody, aż na 37 wierszach -- Trudno w tych wierszach

dopatrzyć się jakiegokolwiek rozumowania! Same cytaty. P. Śląski uważa, że w ten sposób obronił aż 12 (z przeszło 150-ciu) zakwestjonowanych wyrazów.

Przy tej sposobności występuje właściwa metoda pracy p. Śląskiego. Wypisuje on, jak ze słowników, tak też z poezji i prozy, — wszelkie wyrazy dotyczące wody i statków, niezależnie od tego czy woda będzie morze, staw, czy rzeka, czy statkiem będzie okręt morski, czy tratwa, lub czółno rzeczne. Gdyby ogłosił był tak zebrany materjał z sumiennem podaniem źródeł, powstałoby dzieło cenne, może nawet o wyjątkowej wartości (lecz nie o przymiotniku „marynarski").

Niestety inne przyświecają p. Śląskiemu ideały. Pragnie wprowadzić pocichu do naszego języka marynarskiego jaknajwięcej wyrazów własnych, dzięki temu burzy naukowy aparat, unika wszelkich cytat i pisze w przedmowie do swego „słownika":

„Nie uważam za potrzebne rozpisywać się o obranej przezemnie metodzie leksykograficznej."

Że p. B. Śląski nie posiada żadnej metody, prócz mechanicznego wypisywania z dzieł, dowodzi najlepiej 12 opatrzonych w komentarz wyrazów. Wśród nich 8 niezaprzeczenie należy do flisactwa, a więc nic wspólnego z zawodem marynarskim nie ma. Wyrazu podjazdka który wytknąłem jako rusycyzm broni p. Śląski w pierwszym rzędzie cytatem — z Sienkiewicza (Ogniem i Mieczem), który kazał dwom zaporożcom siedzieć w **podjazdce** przy **bajdaku**. Stąd p. Śląski starannie wprowadził bajdak i podjazdkę do polskiego słownika marynarskiego.

P. Śląski wogóle okazuje za wiele zaufania do tego co jest wydrukowane. Już wyjaśniłem całą niewłaściwość tłumaczenia niemieckiego lichten (alternującego z leichten, to znaczy leichter machen, unosić, ulżyć) przy pomocy wyświecać, a to zapewne w mylnem zrozumieniu, że lichten pochodzi od grupy znaczeniowej „światło". Mimo to p. Śląski chce nadal mieć słuszność, bo Kozłowski s. 368 ma wyświecać dla lichten, w znaczeniu unosić. Czy mamy przez to te błędna etymologię gorliwie wzmacniać, ożywiać i jeszcze więcej, bo za włosy na morze wyciągać?

Będąc konsekwentni musielibyśmy z wyświecać w znaczeniu lichten stworzyć wyraz świecznik, lub inny podobny, w znaczeniu statku - lichtugi, gdyż niem. Leichter (albo Lichter) właśnie pochodzi od lichten czyli ulżyć. Ten przykład wskazuje, że metoda mechanicznego przepisywania bez podania źródła doprowadzić może jedynie do niebezpiecznego szerzenia błędów niegdyś nieszczęśliwie popełnionych.

Dziwnym sposobem p. B. Śląski, wypisując skrzętnie z tak wielkiej ilości źródeł, omija z jednej strony wszystko co zrobiono u nas w zakresie słownictwa morskiego w ostatnich latach 20-tu (omija autorów polskiego tłumaczenia Technika 1908, M. Zaruskiego 1904—1920, prace komisji językowej Ligi Żegl. Morskiej pod przewodn. prof. A. A. Kryńskiego 1922, oraz inne) z drugiej strony wyraźnie bojkotuje „Wiatr od morza" i „Międzymorze" i inne dzieła St. Żeromskiego, gdzie liczne się znajdują zapożyczenia od autorów, których p. Śląski omija. Warto dodać, że w dziełach Żeromskiego trudno dopatrzeć się zapożyczeń u p. Śląskiego, co jeszcze raz dowodzi subtelnego zmysłu językowego, którym się odznaczał zmarły artysta Słowa.

Kończąc swe uwagi muszę raz jeszcze dodać, że gdyby dziełko było zatytułowane: Materjały do słownika rzecznoflisackiego z dodaniem licznych nazw wprowadzonych przez autora" — wszystko byłoby w porządku. Lecz słownik marynarski jest nazwą nie odpowiadającą treści, poprostu — atrapą.

P. Śląski ma żal że skrytykowano jego recenzyjny egzemplarz. Czy rozsyłanie egzemplarzy recenzyjnych ma wywołać oceny entuzjastyczne każdego elabbratu? Oryginalne pojęcie o godności i zadaniach prasy!

P. Śląski zapomina jeszcze, że na kilka tygodni przed egz. recenzyjnym nadesłał nam drukowaną pocztówkę reklamową z życzeniem zachęcenia czytelników do kupna słownika marynarskiego, drukowanego w nader ograniczonej ilości egzemplarzy. Mieliśmy uczynić to na niewidzianego. Czy p. Śląski obawiał się, że po obejrzeniu książki już tego nie uczynimy?

J. Kleinot—Turski.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Gdynia.

Próba ładowania węgla dźwigami. W dniu 19-go b. m. jeden z dźwigów mostowych, po przedwstępnych próbach z piaskiem, przystąpił nareszcie do prób ładowania węgla z wagonów na stojący w przystani s/s. „Elfriede Charlotte Becker".

Pierwsze próby, mimo pewnych drobnych usterek oraz braku wprawy u maszynistów, wypadły wcale dobrze.

Budowa portu w Gdyni. Budowa portu posuwa się wciąż naprzód. Ostatniemi czasy przystąpiono znów do przerzynania basenu wewnętrznego, przyczem, przy dość intensywnej pracy, draga z dniem każdym zagłębia się coraz dalej w torfowisko, osiągając w chwili obecnej w stosunku do przyszłej długości basenu — przeszło już jego połowę.

Pozatem ze względów technicznych budowy portu przystąpiono do rozbiórki przystani wewnętrznej u starego drewnianego molo południowego i, po przyprowadzeniu z Gdańska specjalnego kafara przez firmę „Martens i Meyer", której to firmie owe roboty zostały powierzone, rozpoczęto narazie wyciąganie pali odbojowych z prowizorycznego łamacza fal.

Ruch portu Gdyni za tydzień. Od 13 do 19 b. m. zawinęło do Gdyni 5 statków o łącznej ładowności 3 904 t. rej. netto. Wśród statków które weszły był 1 szwecki, 2 norweskie, 1 niemiecki, 1 duński. Wszystkie zawinęły w stanie próżnym lub pod balastem.

Opuściło port w tygodniu sprawozdawczym 6 statków o łączn. ładowności 5 321 t. rej. netto. W tej liczbie było statków szweckich 2, norweskich 2, fiński 1, duński 1.

5 statków wywiozło 6 312,5 ton węgla (do portów skandynawskich i do Abo) parowiec zaś fiński Equator, który odjechał 18 b. m. do Rio de Janeiro, Santos i Buenos Aires wywiózł 2 720 ton cementu, 101 t. sody, 1,2 t. karbidu, 20 t. koksu.

Wszystkie statki na wyjściu i wejściu były parowcami. Średni tonaż na wejściu i wyjściu wynosił 840 ton, podczas gdy jednocześnie w Gdańsku równał się 580 ton. Tłumaczy się to brakiem w Gdyni ruchu mniejszych statków, żaglowców z mot. i żaglowców, dowodząc jednocześnie dostępności i dogodności przeładunku w Gdyni dla większych statków.

Gdańsk.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. Frekwencja statków w ubiegłym tygodniu znów się zwiększyła. Zawinęło 108 statków morskich o łącznej ładowności 75 977 ton rej. netto. Opuściły w tym czasie port 123 statki morskie o łącznej ładowności 59 706 ton rej. netto. Ilość statków w porcie się zmniejszyła, jednak tonaż (pojemność) statków, znajdujących się chwilowo w porcie się zwiększył. Kolej na ładowanie więc jest znów większa; może jednak zwiększenie średniego tonażu ładujących statków, które jest bardzo znaczne, ułatwi szybsze załatwienie statków, gdyż kandydatów na miejsca przy kranach jest bądź co bądź mniej. Nie należy jednak zapominać, że w porcie gdańskim załatwienie wielkich towarowców dla ładunku masowego napotyka również na znaczne trudności. Przy nabrzeżach bowiem niema dla nich odpowiednich głębokości, przez co muszą wykonywać przeładunek przy pomocy kranów pływających, jak to miało miejsce z większemi statkami z rudą. Oczekuje się przeto z niecierpliwością oddania k. połowy listopada do użytku dwu kranów 7-tonowych na nowem nabrzeżu dworca Wiślanego, założonego na większej głębokości. Cztery inne krany tegoż typu staną tam również jeszcze w tym roku. Istnieje jednak zdanie, że krany te ustawiane są w zbyt wielkiej ilości na zbyt krótkiej przestrzeni i dlatego nigdy nie będą mogły być należycie wykorzystane.

Wśród statków, które weszły do portu było 88 parowców, 2 motorowce, 7 holowników, 6 lichtug morskich, 3 żagl. z motorem, 2 żaglowce.

Ze statków tych było: 73 próżnych, 3 do bunkrowania, 1 z pasażerami, 4 z pasażerami i drobnicą, 18 z ładunkiem mieszanym, 1 z rudą, 1 z wapieniem, 2 ze śledziami, 1 z żelazem i drobnicą, 1 z drzewem i drobnicą.

Tonaż na wejściu się składał z 1285 t. statków gdańskich, 12 748 t. duńskich, 17 395 szweckich, 19 362 t. niemieckich, 8 884 t. norweskich, 8 144 t. angielskich, 2 641 t. łotewskich. 1 978 t. francuskich, 842 t. belgijskich, 437 t. litewskich, 260 t. fińskich.

Wśród statków na wyjściu były 84 parowce, 6 motorowców, 12 holowników, 12 lichtug, 5 żaglowców z mot.. 3 żaglowce.

Ze statków tych było 13 próżnych, 1 jako z portu bunkrowania, 4 z pasażerami i drobnica, 16 z ładunkiem mieszanym, 50 z węglem, 21 z drzewem, 3 z drzewem i drobnica, 1 z reszta ładunku żelaza, 1 z reszta ładunku śledzi, 1 z cementem, 2 ze spirytusem, 3 ze zbożem, 1 ze zbożem i drzewem, 2 ze zbożem i drobnica, 2 z ropa gazowa, 1 z ropą gazowa i olejem wrzecionowym, 1 z ropa do motorów.

Tonaż na wyjściu składał się z 426 t. statk. polskich, 3 354 t. gdańskich, 10 404 t. duńskich, 10 388 t. szweckich, 20 286 t. niemieckich, 8 732 t. norweskich, 5 615 t. angielskich, 501 t. fińskich.

Ciekawem zjawiskiem w porcie jest czteromasztowy bark niemiecki z motorami pomocniczemi Magdalene Vinnen z Bremy o 3 017 t. r. n. ładowności, który zawinął po ładunek polskiego drzewa przeznaczonego do Bahia Blanca (Argentyna). Żaglowiec ten jest największym tego rodzaju statkiem Niemiec, ustępując nieco duńskiemu barkowi pięciomasztowemu Kjöbenhavn, który zeszłej jesieni zabrał w Gdańsku ładunek drzewa do Australji.

Godne jest zaznaczenia, że drzewo, które przechodzić musi ze statkiem przez równik, powinno być ładowane przy suchej pogodzie i być suche: tylko przy tych warunkach pozostanie ono odporne na butwienie w wilgotnym pasie przyrównikowym. A że dni pogodnych na jesieni jest niewiele, więc żaglowiec tego rodzaju przeznaczony na druga półkulę ładuje drzewo conajmniej miesiac.

Tczew.

Konferencja w sprawie portu w Tczewie. Dnia 19 b. m. odbyły się w Tczewie oględziny terenów kolejowych położonych poniżej mostów, a nadających się do przyszłych urządzeń portowych. W oględzinach brali udział przedstawiciele ministerstwa kolei (Dyrekcja Gdańska) i robót publicznych (Wisła Dolna).

O pogłębianie ujścia Wisły.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu (Departament Marynarki Handlowej) zwróciło się do Rady Portu w Gdańsku w sprawie pogłębiania ujścia Żywej Wisły pod Schiewenhorst dla utrzymania stałego dojazdu do 6-metrowej głębokości.

Sprawa ta ma doniosłe znaczenie, gdyż pogłębienie ujścia nietylko pozwoliłoby na ukrycie się holowników morskich, prowadzących lichtugi morskie na morzu, lecz również pozwoliłoby na rozwinięcie przeładunku wodnego na Wiśle Morskiej pomiędzy Tczewem a ujściem.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch na Wiśle pomiędzy Polską a portem gdańskim.

W ubiegłym tygodniu nastąpiło znaczne ożywienie ruchu na Wiśle. Przyczyniły się do niego jak wzmożony wywóz drogą wodna węgla, tak też rozwój eksportowej kampanji cukrowej.

Przeszły ogółem wdół rzeki 81 berlinki za 24 holownikami. W tej liczbie 49 statków miało jako ładunek węgiel, 18 cukier, 9 zboże, otręby i mąkę, 3 bale i deski, 2 kamienie, 1 rury gliniane. Spławiła się również 1 tratwa z Torunia o 500 m. sześć. drzewa.

W górę rzeki przeszło 26 holowników i 81 statków bez silnika. W tej ostatniej liczbie było 76 statków próżnych i tylko 5 berlinek z mieszanym ładunkiem (ekstrakt, łój, ryż) do Warszawy.

W najbliższym czasie oczekiwać należy jeszcze większego ożywienia, chociaż ładunki zboża pozostana zapewne nieznaczne. Ożywi się natomiast jeszcze więcej ruch ładunków cukru ku Gdańskowi.

Wodostany w ubiegłym tygodniu nie były już zbyt korzystne. Starogród km. 803 z 1.33 m. i Grabowo km. 793,8 z 1,37 m. normowały zanurzenie taboru ładownych statków. W obecnej chwili jednak woda na dolnej Wiśle już wzrasta i można przewidzieć na cały tydzień naprzód lekka poprawę wodostanów.

Kronika światowa.

HOLANDJA.

Rozwój budownictwa motorowców. Jako państwo bogate w zasoby ropy naftowej (na wyspach Zundajskich) Niderlandy są zainteresowane w rozwoju handlowej floty motorowców. Rotterdamsche Lloyd, Netherland Cy. i inne towarzystwa wprowadzaja na linji Holandja-Indje Holenderskie wielkie motorowce, uzbrojone w motory Sulzera. Kadłuby sa budowane częściowo w Holandji, częściowo we Francji.

WŁOCHY.

Kto pierwszy: Bianchi czy Flettner. Dnia 28 września zawiązała się w Medjolanie Societa Italiana Rotonava Bianchi-Flettner. Akt założnia porównuje obu wynalazców, Bianchi i Flettnera, uznając zasługi obydwu. Jednym z celów towarzystwa ma być obrona budowy włoskich rotorowców bez opłaty zezwoleń patentowych niemieckich.

NIEMCY.

Z portów niemieckich. Trzytygodniowy strejk robotników portowych w porcie hamburskim się skończył. Analogiczne strejki wybuchły również w innych portach ładujących węgiel. Strejk w porcie królewieckim ma, jak się zdaje, ukryte podłoże polityczno-gospodarcze, zatrzymując „legalnie" znaczny tabor polski węglarek, wysłany do Królewca. Ostatnio węgiel polski idzie przez Królewiec nie tylko do Leningradu, lecz również do Anglji. Fracht wynosi do kanału Brystolskiego 13 szyl. za tonę, przy statku 3000 tonowym.

Z awarji „Wisły".

Niestety, pierwsze wiadomości o tragicznej śmierci dwu osób z załogi „Wisły" potwierdziły się. Dn. 10 b. m. przy pracy koło uszkodzonego urządzenia sterowego został porwany przez fale 2 oficer Bolesław Dunin-Marcinkiewicz. Rzucono mu wślad pierścień ratunkowy i kawałki drzewa, lecz wobec największego napięcia burzy i krytycznego położenia statku spuszczenie łodzi było niemożliwe. W kilka godzin później został zmyty za burtę marynarz Józef Łabuń. I w tym wypadku skuteczne podanie pomocy okazało się niemożliwe.

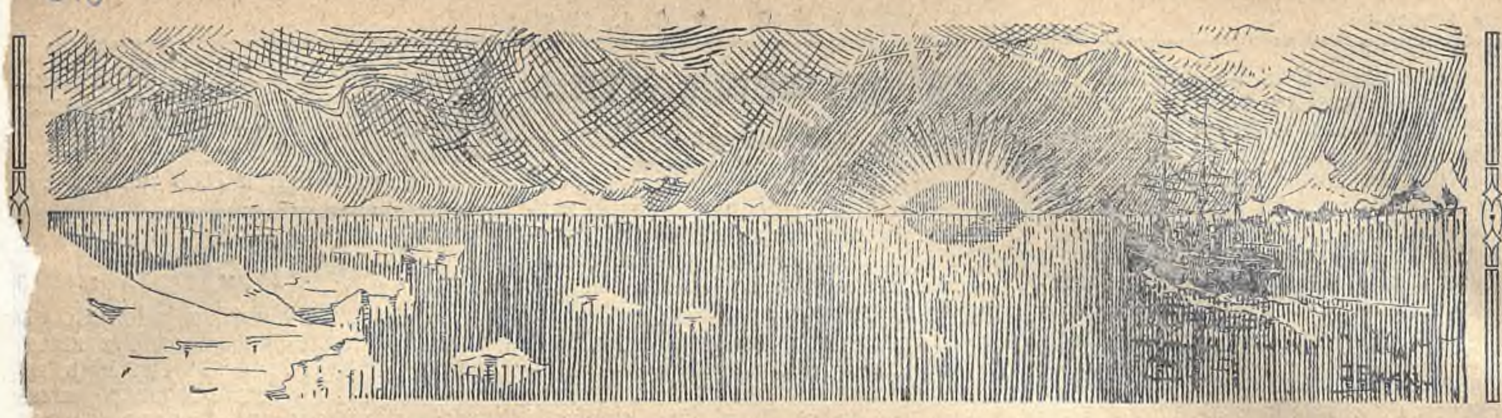
Ś. p. Bolesław Dunin-Marcinkiewicz, oficer pokładowy s/s „Wisły", ur. w r. 1897 ukończył szkołę nawigacyjną na Czarnem Morzu. Jako chorąży marynarki został odznaczony krzyżem walecznych w batalionie morskim w r. 1920. Następnie był przydzielony do Szkoły Morskiej w Tczewie jako instruktor i zast. wychowawcy, poczem przeszedł na służbę, na polski szkuner Gazolinę. Po wypadku z tym statkiem przy mierzei Kurońskiej, który się zakończył szczęśliwie dla załogi, a i statek został uratowany przeszedł na stanowisko oficera pokładowego na statkach „Sarmacji". Według relacji towarzystwa i ostatniego raportu kapitana „Wisły" ś. p. Dunin-Marcinkiewicz pracował z zaparciem się siebie i w chwilach niebezpieczeństwa był wzorem obowiazku i odwagi. Cześć Jego pamięci!

Ś. p. Józef Łabuń. marynarz s/s „Wisły" ur. w r. 1906 pochodził z wioski nadmorskiej Oksywji. Przedostawał się ze środkowej części statku ku zagrożonemu miejscu, gdy został porwany przez fale. Zginał w kwitnącej młodości przy mężnem pełnieniu obowiązku. Cześć jego pamięci!

W następnym numerze podamy w ścisłem brzmieniu raport kapitana „Wisły" o wypadku. Dalszych wiadomości na razie brak. Szanse wyratowania (ściągnięcia) statku sa niewielkie. „Wisła" jest zaasekurowana w wysokości 9 000 funtów ang., co odpowiada jej wartości w chwili wypadku.

Jeszcze jedna ofiara burzy.

Parowiec szwecki „Neithea" napotkał dn. 19 b. m. na morzu szkuner szwecki „Urania" opuszczony przez załogę i przyprowadził go do Gdańska przy pomocy holownika „Danzig". Istnieje zamiar wyładowania drzewa na Holmie w Gdańsku. Według Svensk Sjöfahrtstidning załoga opuściła szkuner 11 b. m. w zatoce Hanö i składała się z 5 ludzi.



Podróże morskie i sport wodny

Odyssea „Perletty“.

III.

Głównym motywem, który wypełnia cała żeglugę „Perletty", jest działanie wiatru pod nazwą meltem, wiejącego od północy przez letnią połowę roku na całem morzu Egejskiem. Ten silny wiatr etezyjski według podania został zesłany przez Zeusa dla króla Aristeusa dla złagodzenia srogości kanikuły, czyli psich dni upalnych. Dziś jak dwa trzy tysiące lat temu meltem panuje na tych wodach, pozbawiając mniejsze wyspy nieraz na kilka dni komunikacji ze światem. Większe wyspy mają stałe połączenia parowcami, na których meltem już się nie odbija, jednak mniejsze wciąż jeszcze posługują się skromnych rozmiarów żaglowemi „kaikami", których zdolność żeglowania na wielkiej fali była nie większa niż u „Perletty". Liczne te żaglowce przy nastaniu wiatru meltem kryją się w zatokach i mniejszych połaciach wody, mających osłonę od północy.

Zatoki te są nieraz tak małe, że yacht odważnych żeglarek stawał często na kotwicy w licznem towarzystwie kaików, musząc dbać starannie o niesplatanie łańcuchów i o nieszczepienie się kotwicami na ciasnem stanowisku kotwicznem. Zazwyczaj „Perletta" stawała na uboczu, zdarzało się jednak, że przez noc kotwica puszczała i na ranek yacht się już znajdował w otoczeniu kaików.

Już w pierwszych wędrówkach pomiędzy lądem Attyki a zachodniemi Cykladami, załoga „Perletty" przekonała się o możliwości otrzymania od tych niepozornych kaików skutecznej pomocy. — W pobliżu portu Mandri zmieniając podczas gwałtownego wiatru stanowisko, które przy zmianie kierunku wiatru okazało się pułapką, na bezpieczne, „Perletta" znalazła się w krytycznem położeniu, gdyż na krótkiej fali na wietrze u skał odmówiła zwrotu. Na szczęście yacht mijał zblisko jeden z kaików, nim miał się znaleźć na kamieniach. Mimo że tuba, uruchomiona na rozkaz „kapitanissy" w rękach „marynarki" wydawała jakieś kocie dźwięki, kaik wysłał czółno, które z wielką zgrabnością przycumowało lecącą na stracenie „Perlettę" do kołyszącego się na kotwicy kaiku. Niezbyt szczęśliwa nawigacja dwu panien nie zraziła greków: kręcąc głowami powtarzali tylko: fortuna, fortuna (po grecku burza), dając wyraz zdziwieniu, że o takim wietrze „Perletta" się znalazła na otwartem morzu.

Po ustaniu wiatru „Perletta" skierowała się ku sławnej wyspie Delos, niegdyś zamieszkałej przez 60 000 mieszkańców, centrum religijne i handlowe greckiej antyczności. Dziś wyspa jest prawie że niezamieszkała. Jest tu muzeum archeologiczne, mające aż pięciu stróżów. Liczba ta ma być stanowczo za mała podczas wizyt na wyspie załóg wojennych okrętów i yachtów amerykańskich.

Następnie żeglarki z „Perletty" zwiedzają przy pomyślnej pogodzie cały szereg malowniczych Cyklad, w tej liczbie Mykonos, Naxos, Amorgos i wyspę najpiękniejszego marmuru — Paros. Mglista czapka, która otacza najpółnocniejszą ze Sporad wyspę Tinos, zwiastun powracającego meltem, zmusza „Perlettę" do pospiesznego zawinięcia do Syry na wyspie tegóż imienia.

Syra, po Pireusie i Salonikach jest trzeciem portem Grecji. Załoga „Perletty" w opisie podróży nazywa Syrę nie bez słuszności „wyspą armatorów". Syra jest dziś, jak niegdyś Delos, węzłowym punktem Archipelagu. Liczni właściciele statków, a mianowicie wcale pokaźnych parowców frachtowych, uprawiających żeglugę, mają tu swoją sidzibę, swe biura; do tego mieszkańcy Syry chorują na megalomanię...

W porcie tym bohaterki nowoczesnej Odyssei czują się nieswojo. W porcie trudno znaleźć kącik zaciszny, gdzieby nie dokuczała gawiedź portowa. W miejscowej „prasie" pojawiają się sensacje o miljonowym zakładzie, dla którego „Perletta" odbywa tak uciążliwą podróż. Francuski konsul pośredniczy w prostowaniu w redakcji tych niedorzeczności. Zniechęcone rozgardjaszem portowego miasteczka żeglarki czują się jakby uwięzione, gdyż na morzu dmie meltem z niesłabnącą siłą, uniemożliwiając wyjście.

C. d. n.

Wyniki rybołóstwa morskiego we wrześniu.

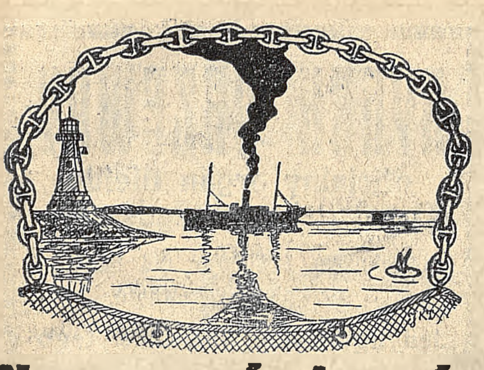
W ubiegłym miesiącu w rybołóstwie przybrzeżnem brało udział 995-ciu rybaków, ogółem suma połowu wynosi 562 000 kg. Za to uzyskali rybacy 238 000 zł, czyli przeciętnie pół złotego za kg. Jednakowoż wartość niektórych gatunków ryb, była znacznie niższa, jak np. śledzi, które były sprzedawane nawet po 4-ry gr. za kg.

Największa ilość przypada właśnie na śledzie, których złowiono 466 000 kg. Co do wartości na pierwszem miejscu należy wymienić węgorze, za które uzyskano 87 000 zł, jakkolwiek ogólna suma wagi wynosiła zaledwie 20 000 kg.

Co do podziału połowu między poszczególne okręgi, to na pierwszem miejscu co do wartości połowów, należy wymienić polskie wioski na półwyspie Bór, Jastarnię, Chałupy, Wielka-Wieś, które razem uzyskały 101 000 zł za blisko 200 000 kg. Rybacy gminy Helu, którzy jakkolwiek posiadają największą ilość motorów, uzyskali tylko 53 000 zł ponieważ większa część połowu stanowiły śledzie, których złowiono około 300 000 kg.

Na ogół można powiedzieć, że połów ryb we wrześniu był średni, przytem dość pomyślny był połów węgorzy, których najwięcej złowili rybacy z Boru, Jastarni i Kuźnic. Ponieważ wystawiane narzędzia były często zrywane i wyrzucane przez burzę; tak że rybacy ponosili znaczne straty, które należy potrącić z uzyskanych przez rybaków dochodów.

M.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.
(13—19 października).

13 paź.: szw. par. Sternö 74 do Skyllinge (P. Ag. Morska).

16 paź.: duń. par. Karla 549 do Abo (Rhd).

17 paź.: szw. par. Newton 358 do Halmstadu (P. A. M.), norw. par. Snyg 758 do Arendalu (P. A. M).

18 paź.: norw. par. Urter 929 do Tornsö (P. A. M.). fsk. par. Equator 2 653 do Rio de Janeiro z koksem (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6312,5 ton węgla i 20 ton koksu.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.
(6—12 października).

6 paź.: niem. licht. Kobold 380 i Presse 380 do Kłajpedy (Pohlmann).

8 paź.: niem. licht. Ulk 377 i Bazar 382 do Helsingborga (Pohlmann).

11 paź.: niem. licht. Sattenfelde 352 i Universum 392 do Malmö (Pohlmann).

12 paź.: niem. licht. Post 382 i Jugend 361 do Sztokholmu (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 200 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(13—19 października)

13 paź.: szw. par. Bonden 372 do Degershamnu (B i S), norw. par. Ibis 830 do Rygi (Bg), niem. mot. Lisa 602 do Karlshamnu (Art), szw. par. Pan 526 do Malmö (B i S). niem. par. Mineral 309 do Goole (Rhd), norw. par. Ora 599 do Oslo (Bg), szw. par. Kullen 294 do Peterhead (Bg), duń. par. Mary 1 129 do Kopenhagi (D — S), szw. par. Bengt 289 do Göteborga (B i S).

14 paź.: szw. par. Saturnus 337 do Christinehamnu (B i S), norw. par. Jotun 308 do Fraserbourgh (Bg). niem. hol. Gladiator z licht. Chronik 369 i Kosmos 373 do Kopenhagi (D — S). niem. hol. Pontos z licht. Mathias 561 i Hans Otto 595 do Leningradu (Bg). niem. hol. Seeadler z licht. Peter 560 i Helene 568 do Leningradu (Bg), szw. par. Simria 295 do Helsingborgu (Art). norw. par. Skoger 338 do Ypswich (B i S). norw. par. Ruth 331 do Helsingborgu (Rhd). niem. par. Flosshilde 563 do Grimsby (B i S), szw. par. Elna 974 do Sundsvallu (Rhd).

15 paź.: niem. mot. Frithjoff 1017 do Leningradu (Bg), niem. par. Borghild 537 do Malmö (B i S). norw. par. Kis 734 do Tromsö (B i S), szw. par. Cecil 476 do Gävle (Bg). norw. par. Lom 719 do Kopenhagi (B i S), norw. par. Mary 1 153 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Gylfe 272 do Degershamnu (B i S).

16 p.: szw. par. Vidar 1198 do Göteborga (B i S), norw. par. Steinman 268 do Petershamnu (B i S), niem. hol. Albatros 22 z licht. Rhein 646 i Fulda 645 do Sönderborga (Art). duń. par. Asta 1 080 do Göteborga (B i S), duń. par. Gothild 431 do Kopenhagi (D — S), niem. par. Desia 265 do Lowestoftu (Rhd), norw. par. Orion 419 do Frederikstadu (Art.), niem. hol. Jägersberg z licht. Vega 758 do Nyköpingu (Art).

17 paź.: szw. par. Roslagen 823 do Stocksundu (B i S), szw. par. Tyr 432 do Sztokholmu (B i S).

18 paź.: duń. żagl. Johanne 56 do Naxö (Gw), duń. żagl. Gutmund 73 do Hasle (Gw), gd. hol. Ernst 58 z licht. Danzig I. 579 i Danzig II. 596 do Odense (B i S), duń. par. Gusten 353 do Falkenbergu (B i S), szw. par. Ragnar 648 do Pitea (Bg).

19 paź.: norw. par. Thekla 1013 do Leningradu (Bg), szw. par. Macedonia 1207 do Norrköpinku (Bg), norw par. Hauk 753 do Göteborga (B i S). szw. par. Athos 1255 do Sztokholmu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 68 100 ton wrgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(13—19 października).

14 paź.: szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z drz. i tow. (Thor Hals), duń. par. Lise 718 do Londynu (Bg).

15 paź.: niem. par. Grete Ferdinand 908 do Kardyfu (Shaw), niem. par. Helga Ferdinand 1 333 do Liverpoolu (Shaw). norw. par. Baltik 642 do Rouen (Bg), gd. par. Etzel 593 do Antwerpji z zb. i drz. (B i S).

16 paź.: niem. par. Aeolus 356 do Hamburga z drz. i tow. (B i S), niem. par. Elbing VIII 493 do Rotterdamu (D — S), szw. par. Sven 191 do Helsingforsu z drz. i tow. (Rhd), gd. par. D. Siedler 256 do Gravelines (Rhd), niem. żagl. z mot. Eros 81 do Nakskov (Bg), duń. par. Tredinsberg 1 326 do Manchesteru (Bg), niem. żagl. z mot. Antares 100 do Kjöge (Bg), niem. par. Stein 905 do Antwerpji (B i S), niem. par. Aster 254 do Aberdeen (D — S). duń. par. Lilleborg 461 do Londynu (Bg), duń. par. Ellensborg 729 do Westhartlepoolu (Bg).

17 paź.: niem. par. Arga 1 171 do Rotterdamu (D — S), gd. par. Prosper 410 do Antwerpji (B i S).

18 paź.: duń. żagl. Altea 63 do Middelfartu (Gw), duń. par. Dannesjell 724 do Newcastle (Shaw).

19 paź.: ang. par. Hilda 649 do Yorku (D — S), duń. par. Danbild 815 do Hull (Bg), duń. par. Marta 356 do Yorku (Shaw), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Calais (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 58 200 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(13—19 października).

13 paź.: norw. mot. Bob 269 do Wiborga (Bg).

14 paź.: niem. par. Riga 517 do Tallinnu z zb. i tow. (Lcz).

15 paź.: gd. par. Etzel 593 do Antwerpji z zb. i drz. (B i S).

16 paź.: pol. par. Wawel 426 do Antwerpji (Bg).

18 paź.: duń. żagl. z mot. Erna 45 do Aarhus (Gw).

19 paź.: niem. par. Hans Jürgen 343 do Rygi z zb. i tow. (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 700 ton zboża.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(13—19 października).

14 paź.: fsk. par. cyst. Frama 93 do Abo z ropą gazową i olejem wrzecionowym (Thor Hals).

15 paź.: szw. mot. cyst. Naitea 106 do Sztokholmu z ropą do motorów (Thor Hals).

17 paź.: szw. hol. Birger 19 z licht. cyst. Schell X. 296 z ropą gazową do Sztokholmu (Thor Hals).

Statki powyższe przywiozły łącznie 980 ton. prod. naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.
(13—19 października).

15 paź.: szw. par. Gellivara 1 144 z Lula z rudą żelazną (B i S).

Statek powyższy przywiózł 2 600 ton rudy.

Najpłytsze miejsca szlaku nurtu w Wiśle Dolnej z d. 20 października

Km	Miejscowość	Głębokość w mtr.
760,1	Przyłubie Polskie	1,80
773,7	Fordonek	1,80
793,8	Grabowo	1,40
794	Kokocko	1,60
798,8	Bieńkówko	1,50
803	Starogród	1,33
828,5	Rząd	1,90
830,5	Bratwin	1,80
832	Michale	1,80
834,5	Grudziądz	1,90

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
27. 10.	z Le Havre	do Le Havre	28. 10.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
18. 11.	„ „	„ „	19. 11.	„	
8. 12.	„ „	„ „	9. 12.	„	„
7. 1.	„ „	„ „	8. 1.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
24. 10.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	2. 11.	Lituania	Balt. America Line
26. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	26. 10.	Baltriger	United Balt. Corp.
29. 10.	„ Rygi	„ Londynu	29. 10.	Baltannic	„
2. 11.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	2. 11.	Baltara	„
5. 11.	„ Lipawy	„ Londynu	5. 11.	„	„
9. 11.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	9. 11.	Baltriger	„
2. 11.	„ Rygi	„ Londynu	12. 11.	Baltannic	„
20. 10.	„ Hull	„ Hull	23. 10.	Kowno	Ellerman's Wilson Line
27. 10.	„	„ Londynu	29. 10.	Smolensk	

Wodostany Wisły.

Październik Daty	16	17	18	19	20	21	22	
Kraków	—192	—200	—198	—184	—184	—196	— —	—
Zawichost	141	143	139	129	125	131	135	
Warszawa	123	127	138	155	157	153	149	
Płock	93	95	100	105	115	121	121	
Toruń	91	93	96	101	108	125	136	
Fordon	101	101	103	106	114	117	142	
Tczew	44	44	50	52	56	58	70	
Ujście (Schiewenh.)	269	—	270	270	270	262	264	

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.